





POWER UNIT FOR VEHICLE

Patent number: JP2003225000
Publication date: 2003-08-08
Inventor: KURIBAYASHI MASARU; ASAO YOSHITO
Applicant: MITSUBISHI ELECTRIC CORP
Classification:
- international: F02N11/04; F02N11/04; (IPC1-7): H02P9/04; F02D29/02
- european: F02N11/04
Application number: JP20020020109 20020129
Priority number(s): JP20020020109 20020129

Also published as:

 EP1331725 (A2)
 US6977475 (B2)
 US2003141854 (A1)
 EP1331725 (A3)

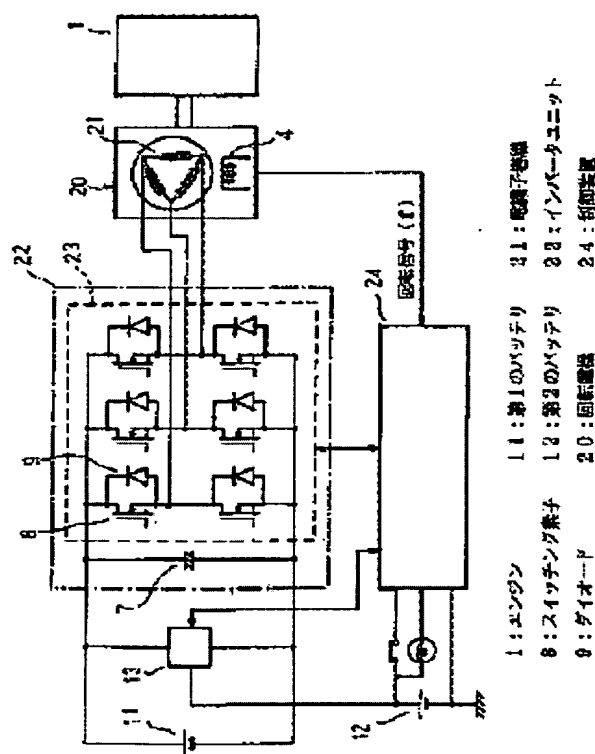
Report a data error here

Abstract of JP2003225000

PROBLEM TO BE SOLVED: To obtain a power unit for a vehicle in which generation efficiency is improved and a price is reduced by controlling an inverter unit using a control unit so as to make a rotating electric machine generate electricity in an alternator mode, in a normal rotational speed range.

SOLUTION: A coil of each phase of an armature winding 21 of the rotating electric machine 20 is constituted in a six-turn manner: an inverter 22 comprises a pair of series-connected switching elements 8 and a plurality of diodes 9 connected in parallel with the switching elements 8; and connection points of the series-connected switching elements 8 are connected to the rotating electric machine 20. A control device 24 feeds the power of a first battery 11 to the rotating electric machine 20 in starting an engine 1, to drive the rotating electric machine 20, thus controlling the inverter 22 so as to make the rotating electric machine 20 generate electricity in the alternator mode, in at least the normal rotational speed range.

COPYRIGHT: (C)2003,JPO



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

(19)日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開2003-225000

(P2003-225000A)

(43)公開日 平成15年8月8日(2003.8.8)

(51)Int.Cl.⁷

識別記号

F I

テーマコード(参考)

H 0 2 P 9/04

H 0 2 P 9/04

M 3 G 0 9 3

F 0 2 D 29/02

F 0 2 D 29/02

D 5 H 5 9 0

審査請求 未請求 請求項の数 9 O L (全 11 頁)

(21)出願番号 特願2002-20109(P2002-20109)

(22)出願日 平成14年1月29日(2002.1.29)

(71)出願人 000006013

三菱電機株式会社

東京都千代田区丸の内二丁目2番3号

(72)発明者 栗林 勝

東京都千代田区丸の内二丁目2番3号 三

菱電機株式会社内

(72)発明者 浅尾 淑人

東京都千代田区丸の内二丁目2番3号 三

菱電機株式会社内

(74)代理人 100057874

弁理士 曾我 道照 (外6名)

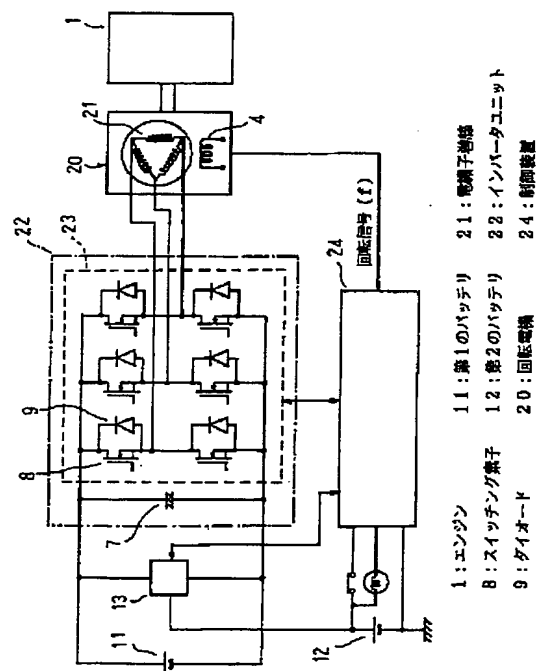
最終頁に続く

(54)【発明の名称】 車両用電源装置

(57)【要約】

【課題】 この発明は、常用回転速度域で、オルタネータモードで回転電機を発電させるように制御装置によりインバータユニットを制御して、発電効率を高め、かつ、低価格化を図る車両用電源装置を得る。

【解決手段】 回転電機20の電機子巻線21の各相のコイルが6ターンに構成され、インバータ22が、直列接続された一对のスイッチング素子8及びスイッチング素子8に並列接続されたダイオード9を複数組有し、直列接続されたスイッチング素子8の接続点を回転電機20に接続されている。制御装置24は、エンジン1の始動時に、第1のバッテリー11の電力を回転電機20に供給して該回転電機20を駆動させ、少なくともエンジンの常用回転速度域で、回転電機20をオルタネータモード発電させるようにインバータ22を制御する。



【特許請求の範囲】

【請求項 1】 バッテリーと、

エンジンに連結されており、該エンジンの始動時、上記バッテリーの電力により駆動されて該エンジンを始動し、かつ、該エンジンの始動後、該エンジンに駆動されて交流電力を発生する車両用回転電機と、

上記バッテリーの正負端子間に直列接続された一対のスイッチング素子および該スイッチング素子に並列接続されたダイオードを複数組有し、直列接続されたスイッチング素子の接続点を上記車両用回転電機に接続されたインバータと、

上記エンジンの始動時に、上記スイッチング素子を ON/OFF させて上記バッテリーの電力を上記車両用回転電機に供給して該車両用回転電機を駆動させ、上記エンジンの常用回転速度域以下で、上記スイッチング素子を OFF として上記ダイオード群により上記車両用回転電機で発生する交流電力を直流電力に整流させて上記バッテリーを充電するように上記インバータを制御する制御装置とを備えたことを特徴とする車両用電源装置。

【請求項 2】 上記インバータの冷却方式が空冷方式であることを特徴とする請求項 1 記載の車両用電源装置。

【請求項 3】 上記インバータは、上記スイッチング素子およびダイオードがヒートシンク上に実装され、上記スイッチング素子およびダイオードで発生する熱がヒートシンクを介して放熱されるようにしたことを特徴とする請求項 2 記載の車両用電源装置。

【請求項 4】 上記ヒートシンクが放熱フィンを有していることを特徴とする請求項 3 記載の車両用電源装置。

【請求項 5】 上記インバータが上記車両用回転電機に一体に取り付けられていることを特徴とする請求項 1 乃至請求項 4 のいずれかに記載の車両用電源装置。

【請求項 6】 上記インバータが、上記スイッチング素子で構成されたインバータ回路部と、上記ダイオードで構成された整流回路部とに分割構成され、該整流回路部が上記車両用回転電機に内蔵されていることを特徴とする請求項 5 記載の車両用電源装置。

【請求項 7】 上記インバータが、上記車両用回転電機の冷却媒体により冷却されるようになっていることを特徴とする請求項 5 又は請求項 6 記載の車両用電源装置。

【請求項 8】 上記制御装置は、上記エンジンの始動を検知したときに、上記スイッチング素子を OFF するように上記インバータを制御するように構成されていることを特徴とする請求項 1 乃至請求項 7 のいずれかに記載の車両用電源装置。

【請求項 9】 上記車両用回転電機は、発電時の調整系電圧を E 、回転子の磁極数を p 、1 磁極当たりの電機子巻線の直列導体数を w としたときに、 $\{E / (p^2 \cdot w)\} < 0.04$ を満足するように構成されていることを特徴とする請求項 1 乃至請求項 8 のいずれかに記載の車両用電源装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】 この発明は、エンジンに連結されたベルト駆動式車両用回転電機およびベルト駆動式車両用回転電機を制御するインバータユニットを備えた車両用電源装置に関するものである。

【0002】

【従来の技術】 図 8 は従来のベルト駆動式車両用回転電機を用いた車両用電源装置を示す概念図、図 9 は従来の回転電機の発電出力特性を示す図であり、縦軸は出力電流 (A) を、横軸は回転電機の回転速度 (r/min) を示している。図 8 において、回転電機 2 は、ベルト駆動式回転電機であり、固定子 (図示せず) の電機子巻線 3 と、回転子 (図示せず) の界磁巻線 4 とを備え、回転子がエンジン 1 の回転軸とベルト (図示せず) により連結されている。ここでは、電機子巻線 3 は、4 ターンの 3 相のコイルを Δ 結線して構成されている。インバータユニット 5 は、複数のスイッチング素子 8 と各スイッチング素子 8 に並列に接続されたダイオード 9 とからなるインバータモジュール 6 と、インバータモジュール 6 に並列に接続されたコンデンサ 7 とを備えている。このコンデンサ 7 は、インバータモジュール 6 を流れる電流を平滑する役割を有する。

【0003】 インバータモジュール 6 は、並列に接続されたスイッチング素子 8 およびダイオード 9 の 2 組を直列に接続したものを、並列に 3 つ配置し、それらの素子 8、9 を一体にパッケージ封入して構成されている。そして、電機子巻線 3 の各 Δ 結線端部が、直列に接続されたスイッチング素子 8 の中間点にそれぞれ接続されている。インバータモジュール 6 は、スイッチング素子 8 のスイッチング動作が制御装置 10 により制御される。そして、回転電機 2 は、電力が供給されて始動電動機として動作し、エンジン 1 を始動させる。また、回転電機 2 は、エンジン 1 の始動後、エンジン 1 により回転駆動されて交流発電機として動作し、三相交流電圧を発生する。

【0004】 回転電機 2 の駆動用電源である 36V 系の第 1 のバッテリー 11 がインバータモジュール 6 に並列に接続されている。この回転電機 2 は、第 1 のバッテリー 11 により、高電圧 (36V) で運転される。また、車両に搭載される電機負荷は一般的に 12V を定格としているため、12V 系の第 2 のバッテリー 12 が搭載されている。そこで、電気負荷駆動用の第 2 のバッテリー 12 を充電できるように、DC/DC コンバータ 13 がインバータモジュール 6 に並列に接続されている。つまり、回転電機 2 によるエンジン 1 の始動時には、回転電機 2 の発生トルクを大きくする、即ち電機子巻線 3 への通電電流量を大きくする必要がある。そして、車両に搭載された電気負荷を駆動するための第 2 のバッテリー 12 による運転では、配線でのロスが大きくなってしまい、さらに配

線抵抗を小さくするために配線自体が大きくなってしま
う。そこで、バッテリー電圧を高電圧化して、送電ロス
を低減している。

【0005】ついで、このように構成された従来の車両
用電源装置の動作について説明する。まず、制御装置 1
0 が、各スイッチング素子 8 を ON/OFF 制御し、第
1 のバッテリー 11 の直流電力から三相交流電力を発生さ
せる。この三相交流電力が回転電機 2 の電機子巻線 3 に
供給され、回転子の界磁巻線 4 に回転磁界が与えられ、
回転子が回転駆動される。そして、回転子の回転力がプ
ーリおよびベルト（図示せず）を介してエンジン 1 に伝
達され、エンジン 1 が回転駆動、即ち始動される。そし
て、エンジン 1 が始動されると、エンジン 1 の回転力が
ベルトおよびプーリを介して回転電機 2 に伝達される。
これにより、回転子が回転駆動され、電機子巻線 3 に三
相交流電圧が誘起される。そこで、制御装置 10 が、各
スイッチング素子 8 を ON/OFF 制御し、電機子巻線
4 に誘起された三相交流電圧を直流に整流する。そし
て、インバータユニット 5 により整流された直流電力に
より、第 1 のバッテリー 11 が充電される。また、インバ
ータユニット 5 により整流された直流電力が、DC/D
C コンバータ 13 により 12V に変換されて第 2 のバッ
テリ 12 に供給される。

【0006】ここで、制御装置 10 により各スイッチ
ング素子 8 を OFF として、従来の回転電機 2 をオルタネ
ータモードで発電させる場合、回転電機 2 の起電力は回
転子の回転速度に依存する。つまり、回転電機 2 の回転
子の回転速度が低速となると、オルタネータモードでは
調整系電圧を超える発電量が得られなくなる。そこで、
回転子の回転速度が低速域にあるときには、回転電機 2
をインバータモードで発電させることになる。一般的な
ベルト駆動式車両用回転電機では、トルク伝達プーリ比
が 2.5 程度であり、一般的なエンジンの常用回転数域
が 1200~3000 r/min であることから、回転
電機 2 の常用回転速度域は 3000~7500 r/mi
n となる。この回転電機 2 の発電は、図 9 に示されるよ
うに、回転速度が 7000 r/min 近傍でインバータ
モードからオルタネータモードに切り換えられている。
従って、回転電機 2 は、その常用回転速度域の大部分に
おいて、インバータモードで発電されていることにな
る。

【0007】このインバータモードによる発電は、制御
装置 10 によりスイッチング素子 8 をスイッチングして
行うものであり、回転電機 2 の回転速度が速くなるほ
ど、スイッチング素子 8 をスイッチングする度合い、即
ちスイッチング周波数が高くなる。また、インバータモ
ードによる発電においてはスイッチング素子 8 に通電さ
れる電流は、オルタネータモードによる発電においてダ
イオード 9 に通電される電流に比べて、大電流となる。
そこで、インバータモードによる発電においては、大電

流がスイッチング素子 8 に連続して通電されることにな
る。そこで、スイッチング素子 8 における発熱量が大き
くなるので、インバータユニット 5 の放熱設計が大規模
なものとなり、インバータユニット 5 の冷却には冷却効
率のよい水冷構造が一般的に採用されていた。

【0008】

【発明が解決しようとする課題】従来のベルト駆動式車
両用回転電機を用いた車両用電源装置では、回転電機 2
が、その常用回転速度域の大部分において、オルタネー
タモードに比べて発電損失が多いインバータモードで発
電されているので、インバータに大掛かりな冷却構造が
必要となるとともに、回転電機の発電効率が低下される
という課題があった。また、回転電機 2 の高速回転域ま
でスイッチング素子 8 を制御する必要があり、スイッ
チング周波数が高くなるので、制御装置 10 の回路構成が
複雑となり、高価格化を招いてしまうという課題もあっ
た。

【0009】この発明は、上記のような課題を解決する
ために、回転電機の常用回転速度域においてオルタネー
タモードで回転電機を発電できるように回転電機の電機
子巻線のターン数を設定し、エンジンの始動時に、スイ
ッチング素子を ON/OFF 制御して回転電機を電動機
として動作させ、かつ、エンジン始動後、スイッチング
素子を OFF としてオルタネータモードで回転電機を発
電させるように制御装置によりインバータユニットを制
御するようにして、回転電機による発電効率を高め、イン
バータの冷却構造を簡素化および小型化し、かつ、制
御装置の回路構成を簡素化して低価格化を図る車両用電
源装置を得ることを目的とする。

【0010】

【課題を解決するための手段】この発明に係る車両用電
源装置は、バッテリーと、エンジンに連結されており、該
エンジンの始動時、上記バッテリーの電力により駆動され
て該エンジンを始動し、かつ、該エンジンの始動後、該
エンジンに駆動されて交流電力を発生する車両用回転電
機と、上記バッテリーの正負端子間に直列接続された一対
のスイッチング素子および該スイッチング素子に並列接
続されたダイオードを複数組有し、直列接続されたスイ
ッチング素子の接続点を上記車両用回転電機に接続され
たインバータと、上記エンジンの始動時に、上記スイッ
チング素子を ON/OFF させて上記バッテリーの電力を
上記車両用回転電機に供給して該車両用回転電機を駆動
させ、上記エンジンの常用回転速度域以下で、上記スイ
ッチング素子を OFF として上記ダイオード群により上
記車両用回転電機で発生する交流電力を直流電力に整流
させて上記バッテリーを充電するように上記インバータを
制御する制御装置とを備えたものである。

【0011】また、上記インバータの冷却方式を空冷方
式とするものである。

【0012】また、上記インバータは、上記スイッチン

グ素子およびダイオードがヒートシンク上に実装され、上記スイッチング素子およびダイオードで発生する熱がヒートシンクを介して放熱されるようにしたものである。

【0013】また、上記ヒートシンクが放熱フィンを有しているものである。

【0014】また、上記インバータが上記車両用回転電機に一体に取り付けられているものである。

【0015】また、上記インバータが、上記スイッチング素子で構成されたインバータ回路部と、上記ダイオードで構成された整流回路部とに分割構成され、該整流回路部が上記車両用回転電機に内蔵されているものである。

【0016】また、上記インバータが、上記車両用回転電機の冷却媒体により冷却されるようになっているものである。

【0017】また、上記制御装置は、上記エンジンの始動を検知したときに、上記スイッチング素子をOFFするように上記インバータを制御するように構成されているものである。

【0018】上記車両用回転電機は、発電時の調整系電圧をE、回転子の磁極数をp、1磁極当たりの電機子巻線の直列導体数をwとしたときに、 $\{E / (p^2 \cdot w)\} < 0.04$ を満足するように構成されているものである。

【0019】

【発明の実施の形態】以下、この発明の実施の形態を図について説明する。

実施の形態1. 図1はこの発明の実施の形態1に係るベルト駆動式車両用回転電機を適用した車両用電源装置を示す概念図である。図2はこの発明の実施の形態1に係る車両用電源装置における回転電機の発電出力特性を示す図であり、図において、縦軸は出力電流(A)を、横軸は回転電機の回転速度(r/min)を示している。図1において、回転電機20はベルト駆動式車両用回転電機であり、その電機子巻線21がそれぞれ5ターンの各相のコイルをΔ結線して構成されている。また、インバータユニット22およびインバータモジュール23は、インバータユニット5およびインバータモジュール6と同様に構成されている。なお、他の構成は、図8に示される従来の車両用電源装置と同様に構成されている。

【0020】ついで、この実施の形態1における回転電機の発電特性について説明する。図2から、電機子巻線21の各相のコイルのターン数を5ターンと設定する回転電機20では、インバータモード発電とオルタネータモード発電との切り換え回転速度が約2500r/minであり、エンジン機関常用回転速度域ではオルタネータモード発電できることが分かる。つまり、少なくともエンジン機関の常用回転速度域の全域において、回転電

機20をオルタネータモードで発電できる車両用電源装置を実現できる。

【0021】つぎに、この実施の形態1による車両用電源装置の動作について説明する。まず、制御装置24が、各スイッチング素子8をON/OFF制御し、第1のバッテリー11の直流電力から三相交流電力を発生させる。この三相交流電力が回転電機20の電機子巻線21に供給され、回転子の界磁巻線4に回転磁界が与えられ、回転子が回転駆動される。そして、回転子の回転力がプーリおよびベルト(図示せず)を介してエンジン1に伝達され、エンジン1が回転駆動、即ち始動される。そして、エンジン1が始動されると、エンジン1の回転力がベルトおよびプーリを介して回転電機20に伝達される。これにより、回転子が回転駆動され、電機子巻線21に三相交流電圧が誘起される。制御装置24は、回転電機20からの回転信号(f)に基づいて回転子の回転速度をモニターしており、回転速度が2500r/min未満のときに、各スイッチング素子8をON/OFF制御し、インバータモードにより回転電機20を発電させる。そして、回転速度が2500r/minとなったときに各スイッチング素子8をOFFとし、オルタネータモードにより回転電機20を発電させる。これにより、インバータモジュール23は直列接続された2つのダイオード9の組が並列に3組接続された三相全波整流回路となり、電機子巻線21に誘起された三相交流電圧がインバータユニット22により直流に整流される。そして、インバータユニット22により整流された直流電力により、第1のバッテリー11が充電される。また、インバータユニット5により整流された直流電力が、DC/DCコンバータ13により12Vに変換されて第2のバッテリー12に供給される。

【0022】このように、この実施の形態1によれば、電機子巻線21の各相のコイルのターン数を5ターンに設定しているので、インバータモード発電とオルタネータモード発電との切り換え回転速度を2500r/minに低減できる。従って、オルタネータモードに比べて発電損失の多いインバータモードでの発電が2500r/min未満の回転速度域となる。言い換えれば、少なくともエンジン機関の常用回転速度域の全域において、回転電機20をオルタネータモードで発電できるので、回転電機20の発電効率が向上される。また、回転電機20の高速回転域までスイッチング素子8をON/OFF制御する必要がなく、インバータユニット22の制御が簡易となる。その結果、制御装置24の回路構成が簡易となり、低価格化を図ることができる。

【0023】また、この実施の形態1では、電機子巻線21の各相のコイルのターン数を従来の車両用電源装置の電機子巻線2の各相のコイルのターン数に比べて多くしているため、同一トルクを発生させるために必要な電機子巻線への通電量を小さくすることができる。そこ

で、この実施の形態 1 によれば、従来の車両用電源装置に比べて、スイッチング素子 8 の通電容量を小さく設定することができるので、小さな電流容量のスイッチング素子 8 を採用でき、インバータユニット 22 の容積およびコストを低減できるとともに、大掛かりなインバータユニット 22 の放熱設計が不要となり、インバータユニット 22 の小型化が図られる。

【0024】ここで、オルタネータモード発電においては、回転子の回転速度が速くなるにつれ、電機子巻線 21 に誘起される電圧が大きくなる。そして、電機子巻線 21 に誘起された電圧を三相全波整流した直流電圧が第 1 のバッテリー 11 の電圧を超えると、初めて回転電機 20 の発電を出力として取り出せることになる。そして、オルタネータモード発電の出力電流がインバータ発電モードの出力電流を越える回転子の回転速度がインバータモード発電とオルタネータモード発電との切り換え回転速度となる。そして、電機子巻線 21 の各相のコイルのターン数を増やすことにより、電機子巻線 21 に誘起される電圧が大きくなる。従って、各相のコイルのターン数を増やすことにより、インバータモード発電とオルタネータモード発電との切り換え回転速度を低回転速度側にシフトできることになる。

【0025】本発明は、上記見知に基づいて、発電時の調整系電圧を E 、回転子の磁極数を p 、1 磁極当たりの電機子巻線の直列導体数を w としたときに、 $\{E / (p^2 \cdot w)\} < 0.04$ を満足するように回転電機を設計することで、インバータモード発電とオルタネータモード発電との切り換え回転速度をエンジン機関の常用回転速度域以下にできることを見出してなされたものである。なお、上記実施の形態 1 においては、電源が 36V 系の第 1 のバッテリー 11 である関係上、調整系電圧は 42V となり、回転子の磁極数が 16 極であることから、ターン数 w を 5 以上に設定すれば、 $\{E / (p^2 \cdot w)\} < 0.04$ を満足している。そして、ターン数 w は調整系電圧 (E) および回転子の磁極数 (p) によって変化することは言うまでもないことである。

【0026】実施の形態 2. 上記実施の形態 2 では、回転電機 20 が、電機子巻線 21 の各相のコイルのターン数を 6 ターンに設定している。なお、他の構成は上記実施の形態 1 と同様に構成されている。

【0027】この実施の形態 2 による車両用電源装置では、図 3 に示されるように、回転電機 20 が回転を開始した時点でオルタネータモード発電できることが分かる。そして、この実施の形態 2 では、制御装置 24 が回転電機 20 からの回転信号 (f) に基づいて回転子が回転した時点でスイッチング素子 8 を OFF としてオルタネータモード発電を行わせるものとしている。

【0028】この実施の形態 2 によれば、インバータモード発電が行われない回路設計が可能となり、インバータユニット 22 の冷却構造が簡素化される。また、ス

ッチング素子 8 の ON/OFF 制御は回転電機 20 を始動電動機として動作させる場合のみであり、インバータユニット 22 の制御が簡易となるので、制御装置 24 の回路構成がさらに簡易となり、さらなる低価格化を図ることができる。

【0029】さらに、この実施の形態 2 においては、大電流を要するスイッチング素子 8 の ON/OFF 制御は回転電機 20 を始動電動機として動作させる場合のみであり、しかも制御時間も 0.3 秒～1 秒であるので、スイッチング素子 8 からの発熱は瞬時的なものとなる。そこで、インバータユニット 22 の冷却に冷却効率のよい水冷構造を必ずしも採用する必要はなく、この損失熱量を十分に受け入れられる熱容量を持ったヒートシンクの設計を行うことにより、インバータユニット 22 の冷却に自然空冷方式を採用することが可能となる。そして、水冷構造の採用は、煩雑な配管が必要となり、組み付け性の悪化やコストアップをもたらすが、空冷方式を採用すれば、組み付け性が向上され、低価格化が図られる。

【0030】実施の形態 3. 上記実施の形態 2 では、回転電機 20 を 36V 系の第 1 のバッテリー 11 で運転するものとしているが、この実施の形態 3 では、回転電機 20 を 12V 系の第 2 のバッテリー 12 で運転するものとしている。つまり、回転電機 20 は、電機子巻線 21 の各相のコイルのターン数を 6 ターンとしているので、電機子巻線 21 への通電量を小さくしても、エンジン 1 を始動させるに十分なトルクを発生させることができる。そこで、送電ロスが小さくなり、12V 系の第 2 のバッテリー 12 を用いて回転電機 20 を運転することができる。この実施の形態 2 によれば、回転電機 20 を第 2 のバッテリー 12 で運転するようにしているので、DC/DC コンバータ 13 が不要となり、インバータユニット 22 のさらなる低価格化および小型化を実現できる。

【0031】実施の形態 4. 上記実施の形態 1 では、インバータユニット 22 を回転電機 20 と別体で構成し、かつ、インバータユニット 22 を回転電機 20 と別置きに設置するものとしているが、この実施の形態 4 では、図 4 に示されるように、インバータユニット 22 を回転電機 20 のリアブラケット 44 の端面（外壁面）に搭載するものとしている。

【0032】図 4 はこの発明の実施の形態 4 に係る車両用電源装置におけるインバータユニットの取付構造を説明する縦断面図、図 5 はこの発明の実施の形態 4 に係る車両用電源装置におけるインバータユニットの構造を説明する図であり、図 5 の (a) は一部破断側面図、図 5 の (b) はその平面図である。図 4 および図 5 において、回転電機 20 は、シャフト 41 に固着されてフロントブラケット 43 およびリアブラケット 44 に回転自在に装着されたランデル型の回転子 40 と、フロントブラケット 43 およびリアブラケット 44 の側端部に挟持されて回転子 40 を囲繞するように配設された固定子 42

と、回転子 40 の軸方向の両端面に固着されたファン 45 と、シャフト 41 のフロント側の端部に固着されたプーリー 46 と、シャフト 41 のリヤ側外周に位置するようにリヤブラケット 44 の内壁面に配設されたブラシホルダ 47 と、シャフト 41 のリヤ側に装着された一対のスリップリング 49 に摺接するようにブラシホルダ 47 内に配設された一対のブラシ 48 とを備えている。そして、この回転電機 20 は、プーリー 46 およびベルト（図示せず）を介してエンジン 1 に連結されている。また、吸気孔 43 a、44 a がフロントブラケット 43 およびリヤブラケット 44 の端面に穿設され、排気孔 43 b、44 b がフロントブラケット 43 およびリヤブラケット 44 の側面に穿設されている。

【0033】そして、インバータユニット 22 A は、スイッチング素子 8 からの発熱に起因する損失熱量を十分に受け入れられる熱容量を持つように放熱設計されたヒートシンク 30 と、絶縁性樹脂によりヒートシンク 30 の外周部に一体に成形された樹脂成形部 31 と、スイッチング素子 8 を ON/OFF 制御するための電子部品が実装された制御回路基板 32 と、電源端子 33、34 とを備えている。

【0034】ヒートシンク 30 は、銅、アルミニウム等の良熱伝導体で C 状に作製され、フィン 30 a がその内周面に周方向に複数形成され、3 つの平坦面 30 b がその外周面に形成されている。そして、並列に接続されるスイッチング素子 8 およびダイオード 9 の 2 組が、各平坦面 30 b にそれぞれ固着されている。樹脂成形部 31 には、スイッチング素子 8 およびダイオード 9 の素子群と、制御回路基板 32 とを収納する収納空間 31 a が形成されている。そして、ヒートシンク 30 の各平坦面 30 b が収納空間 31 a 内に露呈している。さらに、図示していないが、インサート導体が樹脂成形部 31 にインサート成形されており、インサート導体の一部が接続端子として所定位置に露呈している。なお、電源端子 33、34 が樹脂成形部 31 に取り付けられ、インバータユニットの正極および負極を構成する接続端子にそれぞれ電氣的に接続されている。

【0035】そして、スイッチング素子 8 およびダイオード 9 が各平坦面 30 b に固着され、制御回路基板 32 の各端子がスイッチング素子 8 およびダイオード 9 の各端子に電氣的に接続されて収納空間 31 a 内に取り付けられる。さらに、制御回路基板 32 とインサート導体の接続端子とを結線した後、蓋 35 により収納空間 31 a を密閉して、インバータユニット 22 A が組み立てられる。

【0036】このように組み立てられたインバータユニット 22 A が、フィン 30 a の長さ方向（図 5 の（b）中紙面と直交する方向）をシャフト 41 の軸心方向に一致するように、かつ、シャフト 41 を取り囲むように配置され、取付金具（図示せず）によりリヤブラケット 4

4 の端面（外壁面）に取り付けられている。そして、電機子巻線 21 の Δ 結線端部が直列接続されたスイッチング素子 8 の中間点に接続されているインサート導体の接続端子に結線される。さらに、電源端子 33、34 が第 1 のバッテリー 11 に接続される。これにより、図 1 に示される回路と等価の電源回路が構成される。

【0037】この実施の態 4 においては、回転子 40 が回転駆動されると、ファン 45 が駆動される。これにより、図 4 中矢印に示されるように、冷却風が吸気孔 43 a、44 a からフロントおよびリヤブラケット 43、44 内に導入され、ファン 45 により遠心方向に曲げられて排気孔 43 b、44 b から排出される冷却風の流路が形成される。そして、この冷却風により、電機子巻線 21 が冷却される。この時、冷却風が、ヒートシンク 30 のフィン 30 a に沿って流れ、スイッチング素子 8 およびダイオード 9 で発生した熱がフィン 30 a を介して冷却風に放熱される。そして、回転電機 20 のオルタネータモードで発電された電力は、インバータユニット 22 A で直流に整流された後、電源端子 33、34 を介してバッテリーに供給される。

【0038】なお、この実施の形態 4 においても、 $\{E / (p^2 \cdot w)\} < 0.04$ を満足するように回転電機を設計し、上記実施の形態 2 と同様に、エンジン 1 の始動時に、スイッチング素子 8 を ONN/OFF 制御して回転電機 20 を始動電動機として動作させ、またエンジン 1 の始動後スイッチング素子 8 を OFF として、エンジン機関の常用回転速度域のみならずエンジン機関の全回転速度域で回転電機 20 をオルタネータモードで発電するようにしている。

【0039】上記実施の形態 1 では、インバータユニット 22 が回転電機 20 と別体で構成され、かつ、回転電機 20 と別置きで設置されているので、接続されるハーネス類が長くなり、重量増加や耐外乱ノイズ性の悪化の問題があった。しかしながら、この実施の形態 4 によれば、インバータユニット 22 A がリヤブラケット 44 に一体に取り付けられているので、接続されるハーネス類を短くでき、ハーネスの重量低減や耐外乱ノイズ性の向上が図られる。また、ヒートシンク 30 がスイッチング素子 8 からの発熱に起因する損失熱量を十分に受け入れられる熱容量を持つように放熱設計されているので、ヒートシンク 30 の小型化、即ちインバータユニット 22 A の小型化が図られ、インバータユニット 22 A のリヤブラケット 44 への搭載性が向上される。

【0040】また、インバータユニット 22 A の冷却媒体が回転電機 20 の冷却媒体（冷却風）と共用しているので、冷却構造が簡素化される。また、インバータユニット 22 A のヒートシンク 30 にフィン 30 a を設け、ファン 45 の駆動によって形成される冷却風がフィン 30 a に沿って流れることで、スイッチング素子 8 およびダイオード 9 で発生する熱がヒートシンク 30 に伝達さ

れた後、フィン 30a を介して冷却風に放熱される。従って、自然冷却構造に比べて、冷却効率が高く、ヒートシンク 30 の小型化がさらに促進される。

【0041】実施の形態 5。図 6 はこの発明の実施の形態 5 に係るベルト駆動式車両用回転電機を適用した車両用電源装置を示す概念図、図 7 はこの発明の実施の形態 5 に係る車両用電源装置におけるインバータユニットの取付構造を説明する縦断面図である。

【0042】上記実施の形態 4 では、スイッチング素子 8 とダイオード 9 とが併設されてインバータユニット 22A を構成するものとしているが、この実施の形態 5 では、図 6 に示されるように、スイッチング素子 8 からなるインバータ回路部（インバータユニット 22B）と、ダイオード 9 からなる三相全波整流回路部（整流器 51）とが別体に構成されているものとしている。また、回転電機 20 を 12V 系の第 2 のバッテリー 12 で運転するようにしている。

【0043】インバータユニット 22B は、ヒートシンク 30A と、絶縁性樹脂によりヒートシンク 30A の外周部に一体に成形された樹脂成形部 31A と、スイッチング素子 8 を ON/OFF 制御するための電子部品が実装された制御回路基板 32A と、電源端子 33、34 とを備えている。

【0044】ヒートシンク 30A は、銅、アルミニウム等の良熱伝導体で C 状に作製され、3 つの平坦面 30b がその外周面に形成されている。そして、並列に接続される 2 つのスイッチング素子 8 が、各平坦面 30b にそれぞれ固着されている。樹脂成形部 31A には、スイッチング素子 8 と、制御回路基板 32A とを収納する収納空間 31a が形成されている。そして、ヒートシンク 30A の各平坦面 30b が収納空間 31a 内に露呈している。さらに、図示していないが、インサート導体が樹脂成形部 31A にインサート成形されており、インサート導体の一部が接続端子として所定位置に露呈している。なお、電源端子 33、34 が樹脂成形部 31A に取り付けられ、インバータユニットの正極および負極を構成する接続端子にそれぞれ電気的に接続されている。

【0045】そして、スイッチング素子 8 が各平坦面 30b に固着され、制御回路基板 32A の各端子がスイッチング素子 8 の各端子に電気的に接続されて収納空間 31a 内に取り付けられる。さらに、制御回路基板 32A とインサート導体の接続端子とを結線した後、蓋 35 により収納空間 31a を密閉して、インバータユニット 22B が組み立てられる。

【0046】整流器 51 は、一面を素子実装面 52a とし、複数のフィン 52b が他面に直立に形成された円弧状の第 1 のヒートシンク 52 と、一面を素子実装面 53a とし、複数のフィン 53b が他面に直立に形成され、第 1 のヒートシンク 52 より大径の円弧状に形成され、第 1 のヒートシンク 52 の外周に素子実装面 52a、5

3a を同一面位置となるように配設される第 2 のヒートシンク 53 と、絶縁性樹脂により円弧状に成形され、第 1 および第 2 のヒートシンク 52、53 の素子実装面 52a、53a 上に配設されるサーキットボード 54 とを備えている。

【0047】第 1 および第 2 のヒートシンク 52、53 は、銅、アルミニウム等の良熱伝導体で作製され、ダイオード 9 が各素子実装面 52a、53a のそれぞれに 3 つずつ実装されている。サーキットボード 54 には、図示していないが、インサート導体がインサート成形されており、インサート導体の一部が接続端子として所定位置に露呈している。そして、第 2 のヒートシンク 53 が第 1 のヒートシンク 52 の外周に素子実装面 52a、53a を同一面位置となるように配設され、サーキットボード 54 が第 1 および第 2 のヒートシンク 52、53 の素子実装面 52a、53a 上に配設され、ダイオード 9 の各端子がサーキットボード 54 の接続端子に結線されて、整流器 51 が組み立てられる。

【0048】そして、図 7 に示されるように、インバータ回路部を構成するスイッチング素子 8 を組み込んだインバータユニット 22B が回転電機 20 のリヤブラケット 44 の端面（外壁面）に取り付けられ、整流器 51 がリヤブラケット 44 の内壁面に取り付けられる。そして、直列に接続されたスイッチング素子 8 の中間点および直列に接続されたダイオード 9 の中間点が、電機子巻線 21 の Δ 結線端子に電気的に接続される。さらに、電源端子 33、34 が第 2 のバッテリー 12 に接続される。これにより、図 6 に示される電源回路が構成される。

【0049】この実施の形態 5 においては、回転子 40 が回転駆動されると、ファン 45 が駆動される。これにより、上記実施の形態 4 と同様に、冷却風が吸気孔 43a、44a からフロントおよびリヤブラケット 43、44 内に導入され、ファン 45 により遠心方向に曲げられて排気孔 43b、44b から排出される冷却風の流れが形成される。そして、この冷却風により、電機子巻線 21 が冷却される。この時、冷却風が、ヒートシンク 30A の内周面に沿って流れ、スイッチング素子 8 で発生した熱が冷却風に放熱される。また、冷却風が第 1 および第 2 のヒートシンク 52、53 のフィン 52b、53b に沿って流れ、ダイオード 9 で発生した熱がフィン 52b、53b を介して冷却風に放熱される。そして、回転電機 20 のオルタネータモードで発電された電力は、整流器 51 で直流に整流された後、電源端子 33、34 を介して第 2 のバッテリー 12 に供給される。

【0050】なお、この実施の形態 5 においても、 $\{E / (p^2 \cdot w)\} < 0.04$ を満足するように回転電機を設計し、上記実施の形態 2 と同様に、エンジン 1 の始動時に、スイッチング素子 8 を ON/OFF 制御して回転電機 20 を始動電動機として動作させ、またエンジン 1 の始動後スイッチング素子 8 を OFF として、エン

ジン機関の常用回転速度域のみならずエンジン機関の全回転速度域で回転電機 20 をオルタネータモードで発電するようにしている。

【0051】この実施の形態 5 によれば、インバータユニット 22B がスイッチング素子 8 で構成されたインバータ回路部のみを有しているため、インバータユニット 22B はエンジン 1 の始動時にのみ駆動される。従って、インバータユニット 22B での常時の損失発熱がなくなり、インバータユニット 22B の放熱設計が容易となる。つまり、インバータユニット 22B のヒートシンクはエンジン 1 の始動時の通電による発熱を冷却できるに十分な熱容量があるように設計すれば、放熱フィン

を省略することが可能となる。これにより、インバータユニット 22B の小型化が促進され、搭載性が格段に向上する。

【0052】この実施の形態 5 においても、インバータユニット 22B がリヤブラケット 44 に一体に取り付けられているので、接続されるハーネス類を短くでき、ハーネスの重量低減や耐外乱ノイズ性の向上が図られる。また、インバータユニット 22B の冷却媒体が回転電機 20 の冷却媒体（冷却風）と共用しているため、冷却構造が簡素化される。また、12V 系の第 2 のバッテリー 12 で回転電機 20 を運転するようにしているため、DC/DC コンバータ 23 が不要となり、小型化および低価格化が図られる。

【0053】なお、上記各実施の形態では、電機子巻線 21 が 3 相分のコイルを Δ 結線して構成されているものとしているが、この発明は、電機子巻線 21 に代えて、3 相分のコイルを Y 結線して構成された電機子巻線を採用しても、同様の効果が得られる。また、上記各実施の形態では、電機子巻線 21 が 3 相分のコイルを交流結線（例えば Δ 結線）して構成されているものとしているが、電機子巻線を構成する相数が 3 相に限定されるものではなく、例えば 4 相、5 相でもよい。また、上記各実施の形態では、インバータユニットが水および空気を冷却媒体とする冷却方式により冷却されるものとして説明しているが、油を冷却媒体とする冷却方式を採用してもよい。また、この発明による車両用電源装置は、ディーゼル自動車、エンジン自動車、ハイブリッド自動車の電源装置として適用できる。

【0054】

【発明の効果】この発明は、以上のように構成されているため、以下に記載されるような効果を奏する。

【0055】この発明によれば、バッテリーと、エンジンに連結されており、該エンジンの始動時、上記バッテリーの電力により駆動されて該エンジンを始動し、かつ、該エンジンの始動後、該エンジンに駆動されて交流電力を発生する車両用回転電機と、上記バッテリーの正負端子間に直列接続された一対のスイッチング素子および該スイッチング素子に並列接続されたダイオードを複数組有

し、直列接続されたスイッチング素子の接続点を上記車両用回転電機に接続されたインバータと、上記エンジンの始動時に、上記スイッチング素子を ON/OFF させて上記バッテリーの電力を上記車両用回転電機に供給して該車両用回転電機を駆動させ、上記エンジンの常用回転速度域以下で、上記スイッチング素子を OFF として上記ダイオード群により上記車両用回転電機で発生する交流電力を直流電力に整流させて上記バッテリーを充電するように上記インバータを制御する制御装置とを備えているため、回転電機による発電効率を高め、インバータの冷却構造を簡素化および小型化でき、かつ、制御装置の回路構成を簡素化して低価格化が図られる車両用電源装置を実現できる。

【0056】また、上記インバータの冷却方式を空冷方式としているため、冷却構造が簡素化される。

【0057】また、上記インバータは、上記スイッチング素子およびダイオードがヒートシンク上に実装され、上記スイッチング素子およびダイオードで発生する熱がヒートシンクを介して放熱されるようにしているため、冷却媒体として空気を用いても、効率よくインバータを冷却することができる。

【0058】また、上記ヒートシンクが放熱フィンを有しているため、冷却効率がさらに向上される。

【0059】また、上記インバータが上記車両用回転電機に一体に取り付けられているため、ハーネス重量を低減できるとともに、耐外乱ノイズ性を高めることができる。

【0060】また、上記インバータが、上記スイッチング素子で構成されたインバータ回路部と、上記ダイオードで構成された整流回路部とに分割構成され、該整流回路部が上記車両用回転電機に内蔵されているため、インバータ回路部の小型化が図られ、インバータ回路部の搭載性が向上される。

【0061】また、上記インバータが、上記車両用回転電機の冷却媒体により冷却されるようになっているため、冷却構造が一元化され、小型化、低価格化が図られる。

【0062】また、上記制御装置は、上記エンジンの始動を検知したときに、上記スイッチング素子を OFF するように上記インバータを制御するように構成されているため、インバータモード発電が省略され、インバータの冷却設計が容易となる。

【0063】上記車両用回転電機は、発電時の調整系電圧を E 、回転子の磁極数を p 、1 磁極当たりの電機子巻線の直列導体数を w としたときに、 $\{E / (p^2 \cdot w)\} < 0.04$ を満足するように構成されているため、インバータモード発電とオルタネータモード発電との切り換え回転速度をエンジン機関の常用回転速度域以下にできる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】 この発明の実施の形態 1 に係るベルト駆動式車両用回転電機を適用した車両用電源装置を示す概念図である。

【図 2】 この発明の実施の形態 1 に係る車両用電源装置における回転電機の発電出力特性を示す図である。

【図 3】 この発明の実施の形態 2 に係る車両用電源装置における回転電機の発電出力特性を示す図である。

【図 4】 この発明の実施の形態 4 に係る車両用電源装置におけるインバータユニットの取付構造を説明する縦断面図である。

【図 5】 この発明の実施の形態 4 に係る車両用電源装置におけるインバータユニットの構造を説明する図である。

【図 6】 この発明の実施の形態 5 に係るベルト駆動式車両用回転電機を適用した車両用電源装置を示す概念図

である。

【図 7】 この発明の実施の形態 5 に係る車両用電源装置におけるインバータユニットの取付構造を説明する縦断面図である。

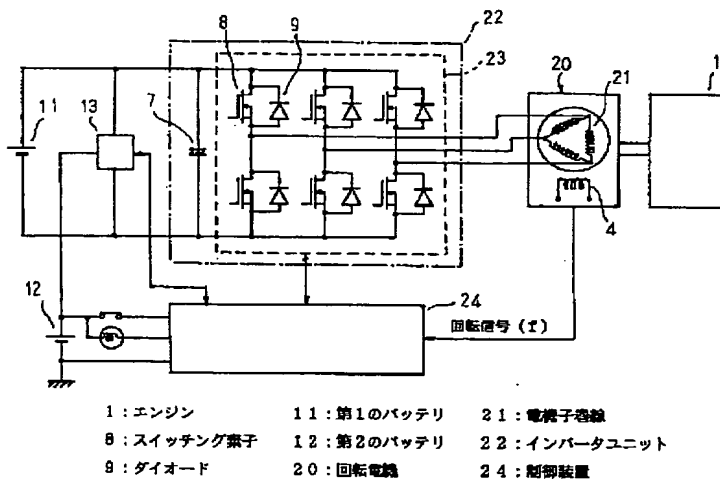
【図 8】 従来の車両用電源装置を示す概念図である。

【図 9】 従来の回転電機の発電出力特性を示す図である。

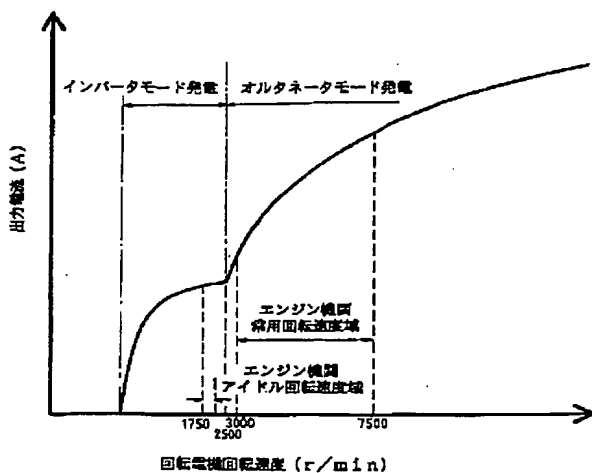
【符号の説明】

- 1 エンジン、8 スイッチング素子、9 ダイオード、11 第 1 のバッテリー、12 第 2 のバッテリー、20 回転電機、21 電機子巻線、22、22A インバータユニット（インバータ）、22B インバータユニット（インバータ回路部）、24 制御装置、30 ヒートシンク、30a フィン、51 整流器（整流回路部）。

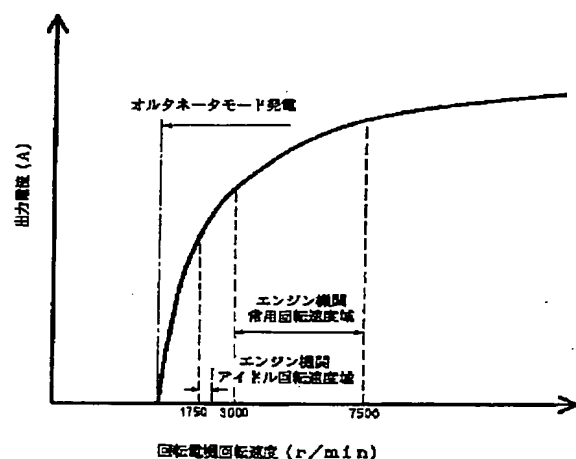
【図 1】



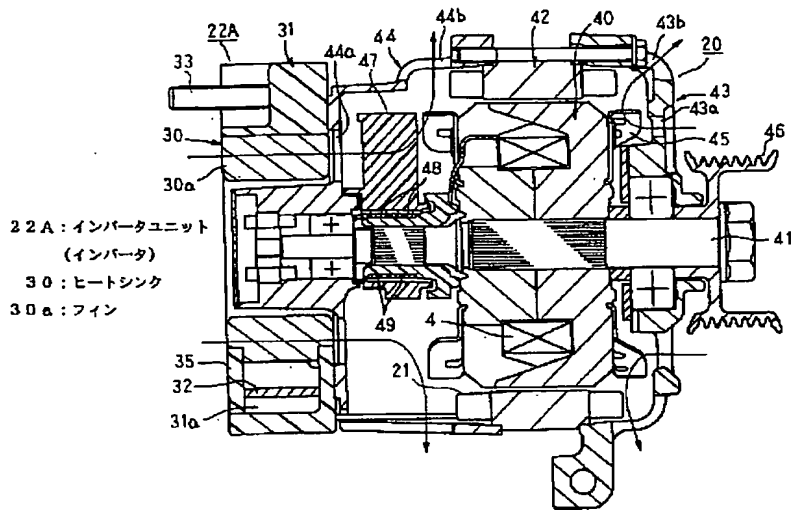
【図 2】



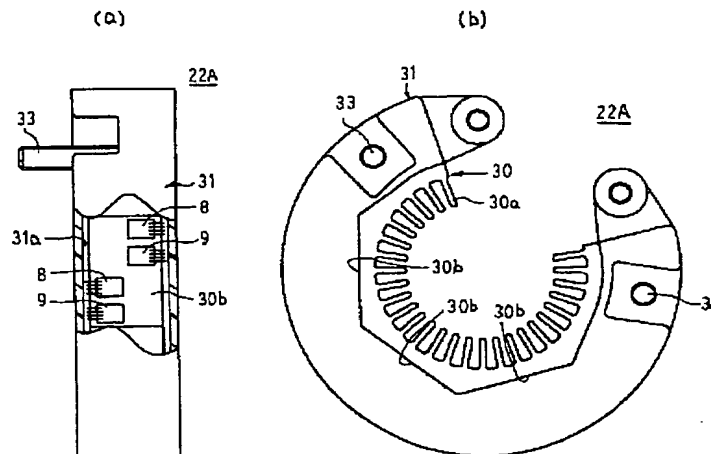
【図 3】



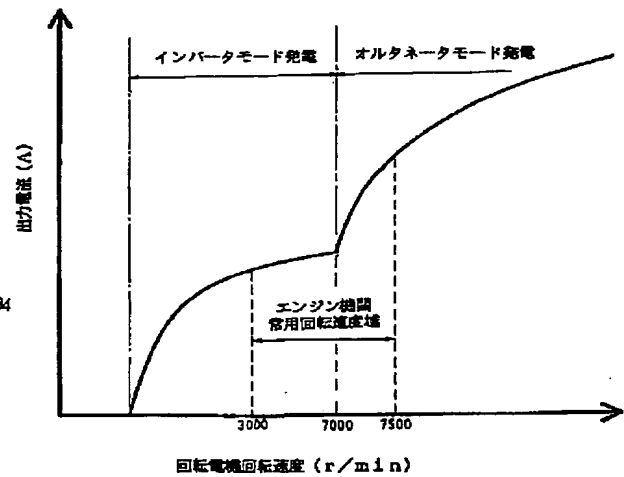
【図 4】



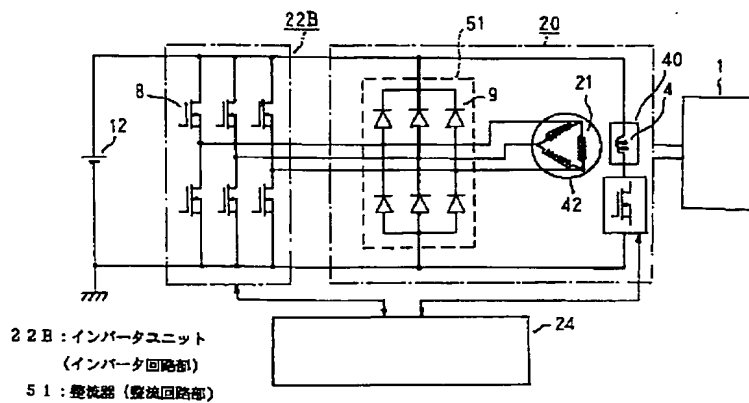
【図 5】



【図 9】



【図 6】



[illegible]

F ターム (参考)	3G093	AA07	AB01	BA00	DA12	EB08
		EB09				
	5H590	AA02	AA03	AA04	AB01	CA07
		CA23	CC01	CC18	CC24	CD01
		CD03	CE05	EA01	EA07	EA10
		EA13	EB02	EB12	FA08	FB01
		FC14	FC17	GA02	HA02	HA27

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☒ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☒ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.